
QUANTIFICACIÓ I PERCEPCIÓ DE LA MOBILITAT
NO OBLIGADA I EL TRÀNSIT SEGONS L'ENQUESTA
DE TRÀNSIT DE L'ÀREA METROPOLITANA
DE BARCELONA (1992-1994)

JOSEP M. ARAGAY

*Economista. Equip de recerca de l'Enquesta de Trànsit a l'AMB,
Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona*

SUMARI

1. Introducció

2. La mobilitat de la població a l'AMB

2.1. L'autoposicionament dels entrevistats respecte a la mobilitat

2.2. La mobilitat no obligada

2.3. Els desplaçaments al centre de Barcelona

3. Les avaluacions d'altres qüestions relacionades amb el trànsit i la via pública

3.1. Les zones per a vianants, l'espai per a vianants i les zones verdes

3.2. El mobiliari urbà, els contenidors i els semàfors

3.3. Els aparcaments

3.4. El transport públic

3.5. Els embussaments

3.6. Els cotxes sobre les voreres

3.7. Els espais de prioritat invertida

3.8. L'ús de les rondes

4. Uns comentaris finals

Bibliografia

ABSTRACT

El treball presenta la informació sobre la mobilitat no obligada continguda en l'Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que es realitza anualment des de 1992. Les dades es refereixen als desplaçaments per compres, oci i relacions familiars i personals. Pel que fa a les compres hi ha una clara diferència entre les quotidianes i les no quotidianes. Així, l'any 1992, el 95,6% de les compres no quotidianes i el 85,9% de les quotidianes es realitzaven en el propi municipi. Cada cop més, tanmateix, s'aferma la tendència a comprar en d'altres indrets, en especial al municipi de Barcelona, que, any rera any, veu augmentar el seu pes sobre el total. Així, l'any 1994, el 20,7% de les compres no quotidianes del conjunt de l'AMB es feia fora del propi municipi. Pel que fa al mitjà de desplaçament, els viatges a peu són àmpliament majoritaris tant pel que fa a les compres quotidianes com a les no quotidianes. Tanmateix, els desplaçaments en cotxe i en transport públic van guanyant també pes relatiu. El treball es clou amb diversos indicadors de l'avaluació que els ciutadans fan d'altres qüestions relacionades amb el trànsit i la via pública.

El trabajo presenta la información sobre la movilidad no obligada contenida en la Encuesta de Tráfico del Área Metropolitana de Barcelona, que se realiza anualmente desde 1992. Los datos se refieren a los desplazamientos por compras, ocio y relaciones familiares y personales. En lo referente a las compras existe una clara diferencia entre las cotidianas y las no cotidianas. Así, el año 1992, el 95,6% de las compras no cotidianas y el 85,9% de las cotidianas se realizaban en el propio municipio. Cada vez más, sin embargo, se refuerza la tendencia a comprar en otros lugares, en especial en el municipio de Barcelona, que, año tras año, ve aumentar su peso sobre el total. Así, el año 1994, el 20,7% de las compras no cotidianas del conjunto del AMB se hacía ya fuera del propio municipio. En relación con el medio de desplazamiento, los viajes a pie son ampliamente mayoritarios tanto en lo referente a las compras cotidianas como a las no cotidianas. No obstante, los desplazamientos en coche y en transporte público van ganando también peso relativo. El trabajo finaliza con diversos indicadores de la evaluación que los ciudadanos hacen de otras cuestiones relacionadas con el tránsito y la vía pública.

Le travail présente l'information relative à la mobilité non-obligée contenue dans l'Enquête de Circulation de l'Aire Métropolitaine de Barcelona réalisée annuellement depuis 1992. Les données concernent les déplacements pour les achats, les loisirs, les relations familiales et les relations personnelles. En ce qui concerne les achats, il y a une différence claire entre les achats quotidiens qui ont lieu majoritairement (95,6 %) dans la même municipalité et les achats non-quotidiens qui donnent lieu à une majeure mobilité intermunicipale (85,9 % hors de la municipalité). Ainsi, de plus en plus, se consolide la tendance à acheter dans d'autres municipalités, plus particulièrement dans la ville de Barcelona, qui, d'année en année, voit augmenter son poids par rapport au poids total. Ainsi en 1992, 95,6 % des achats non-quotidiens et 85,9 % des quotidiens se réalisaient dans la même municipalité. En ce qui concerne le moyen de déplacement, les voyages à pied sont amplement majoritaires tant en ce qui concerne les achats quotidiens comme les achats non-quotidiens. Ainsi, les déplacements, en voiture et en transport commun gagnent également en poids relatif. Le travail conclut avec différents indicateurs sur l'évaluation que les citadins font d'autres questions relatives à la circulation et à la voie publique.

QUANTIFICACIÓ I PERCEPCIÓ DE LA MOBILITAT NO OBLIGADA
I EL TRÀNSIT SEGONS L'ENQUESTA DE TRÀNSIT DE L'ÀREA METROPOLITANA
DE BARCELONA (1992-1994)

1. Introducció

L'Enquesta de trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona es realitza des de fa tres anys (des de 1992). És una iniciativa de l'Àmbit de la Via Pública de l'Ajuntament de Barcelona i de l'Entitat Metropolitana del Transport. N'està al càrrec un equip d'investigadors de l'Institut d'Estudis Metropolitans, professors, així mateix, de la Universitat de Barcelona.

Enguany l'Enquesta també s'està realitzant. Tanmateix les dades i les conclusions que es presenten aquí han de fer referència forçosament als estudis de 1992, 1993 i 1994.

L'enquesta té objectius més amplis que el coneixement de la mobilitat no obligada, però no oblidem alguns dels aspectes del que habitualment se'n considera.

La mobilitat dels ciutadans és lògicament un dels aspectes bàsics en un estudi sobre el trànsit a l'AMB, que es complementa amb dades sobre la infraestructura viària, el transport públic, la problemàtica del trànsit i les mesures per millorar-ne la fluïdesa, el contrast de polítiques específiques d'ordenació viària, l'ús de les rondes, la causa dels accidents de trànsit i les mesures per prevenir-los, l'acceptació de mesures de control i les sancions dels comportaments incívics així com l'avaluació dels agents socials que interactuen a la via pública, entre d'altres qüestions relatives a l'ús del carrer.

És per això que en parlar de la mobilitat de la població de l'AMB a partir del que els propis ciutadans diuen que fan, cal incloure les motivacions bàsiques per a la mobilitat, és a dir del treball i l'estudi, que generen el que habitualment es coneix com a mobilitat obligada. El nostre estudi, dirigit a població major de 16 anys, no recull gran part de la mobilitat obligada per motius d'estudi ja que majoritàriament correspon a joves menors d'aquesta edat, però sí té en canvi valuoses referències al comportament quant a la mobilitat per motiu de treball.

Deixarem de banda, per ara, aquesta informació i ens referirem a aspectes de l'estudi més relacionats

amb la mobilitat no obligada, és a dir, aquella que fa referència a motius diferents del treball i l'estudi.

Els grans àmbits en què podríem desagregar aquest tipus de mobilitat fan referència a:

- Les compres quotidianes.
- Les compres no quotidianes.
- L'oci.
- Les relacions familiars i d'amistat.
- Altres motius de mobilitat (visites mèdiques, gestions administratives...).

Els estudis que s'exposen contenen informació rellevant respecte als dos primers àmbits i algunes referències específiques als àmbits tercer i quart. No es disposa d'informació dels altres motius de mobilitat per les característiques específiques de la metodologia emprada (qüestionari estructurat i precodificat).

L'anàlisi comença per una aproximació als models de comportament del ciutadà en la seva relació amb l'ús de vehicles, la qual cosa permet considerar aquest comportament com una variable explicativa de les actuacions i opinions relacionades amb el trànsit.

També s'incorporen algunes opinions relatives a aspectes de les infraestructures viàries i l'equipament ciutadà que tenen a veure amb la mobilitat, com pot ser l'avaluació dels transports públics, la de les dotacions de zones per a vianants (zones comercials habitualment) i d'altres que permeten obtenir una imatge global del que és la problemàtica viària associada a la mobilitat no obligada.

2. La mobilitat de la població a l'AMB

2.1. L'autoposicionament dels entrevistats respecte a la mobilitat

Aquest aspecte era comentat així a l'informe de 1994:

«L'autoclassificació dels entrevistats en funció de la seva mobilitat (únicament vianants/únicament

conductors, com a categories extremes) ja va ser estudiada als informes de 1992 i 1993. S'ha comprovat que moltes de les opinions dels entrevistats estan associades directament a aquesta variable subjectiva. I, sobretot, s'ha pogut observar que, més enllà de la pràctica real, l'autoclassificació respon a una actitud del ciutadà, aquella que elegeix entre dos models: el de vianants i de transport públic, l'un; motoritzat i basat en el transport privat l'altre. Els creuaments amb les opinions emeses han posat de manifest que els més vianants opten clarament pel primer model, mentre que els més conductors defensen el segon. Però el més important és l'elevat percentatge d'entrevis-

tats que, a tots els municipis, s'apunta a les categories més de vianants i l'escassíssima proporció de persones que se situa entre els únicament conductors. El model teòric hegemònic està clar i les opinions concorden amb ell».

Els grups de mobilitat són, com s'ha explicat, l'expressió d'una actitud dels ciutadans. És doncs una construcció social i com a tal ens interessa conèixer l'evolució que segueix.

De fet, com es pot veure a la taula 1, la distribució de les respostes que corresponen als tres anys estudiats són molt similars.

Els grups de mobilitat varien molt segons el tipus de municipi; els més petits són els que registren un percentatge més baix d'«únicament vianants» (taula 2).

La distribució és semblant a les dels anys anteriors i està molt lligada a les característiques urbanístiques i a l'estructura socio-econòmica de la gent que viu a cada municipi.

– En els municipis petits on l'oferta de llocs de treball, comerços, serveis i equipaments és reduïda, la població tendeix a desplaçar-se fora

Taula 1. Autoposicionament en relació amb la mobilitat (en percentatges). AMB 1992-1994

Grups de mobilitat	1992	1993	1994
Únicament vianant	51,0	46,7	46,7
Més vianant que conductor	16,2	19,3	18,1
Tan vianant com conductor	19,6	19,4	21,4
Més conductor que vianant	12,8	13,2	12,8
Únicament conductor	0,4	1,3	1,0
TOTAL	100,0	100,0	100,0

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

Taula 2. Grups de mobilitat per àmbits territorials (en percentatges). AMB 1994

Territori	Grups de mobilitat	Únicament vianant	Més vianant que conductor	Tan vianant com conductor	Més conductor que vianant	Únicament conductor
Zones	Llobregat Nord	51,75	14,73	21,04	12,20	0,28
	Llobregat Sud	42,56	13,04	27,46	16,25	0,69
	Vallès	38,57	13,81	28,10	18,10	1,43
	Besòs	57,32	13,05	16,93	11,64	1,06
	Barcelona	44,10	21,71	20,85	12,18	1,15
Grups de municipis	Menys de 25.000 hab.	35,12	14,88	27,38	22,02	0,60
	De 25.000-50.000 hab.	46,57	11,59	24,03	16,95	0,86
	De 50.000-100.000 hab.	43,07	17,08	27,23	12,13	0,50
	L'Hospitalet	56,70	13,14	18,56	11,34	0,26
	Badalona	59,29	10,26	17,95	11,22	1,28
	Santa Coloma	56,08	17,99	15,34	9,52	1,06
	Barcelona	44,10	21,71	20,85	12,18	1,15
TOTAL AMB 1994		46,71	18,12	21,40	12,82	0,96

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

Taula 3. Lloc de treball i compres segons modalitat de transport. AMB 1994

Mitjà de transport 1994	Lloc on va a treballar													
	Al seu districte		Resta de la ciutat		Barcelona		A la seva zona		Resta de zones de l'AMB		Tot arreu		Catalunya	
	Ciutadans	Percentatge	Ciutadans	Percentatge	Ciutadans	Percentatge	Ciutadans	Percentatge	Ciutadans	Percentatge	Ciutadans	Percentatge	Ciutadans	Percentatge
AMB	157.335	100,0	424.222	100,0	161.414	100,0	55.941	100,0	104.307	100,0	43.704	100,0	76.337	100,0
No sortir	583	0,3												
Bus	15.734	10,1	87.408	20,6	29.136	18,1	6.410	11,5	8.158	7,8	4.662	10,7	8.741	11,6
Metro	11.654	7,5	91.488	21,6	47.201	29,2	1.748	3,1	15.151	14,5	2.914	6,7	2.914	3,9
Tren			4.079	1,0	15.151	9,4	1.165	2,1	5.827	5,6	1.748	4,0	6.993	9,3
Taxi			1.165	0,3							4.079	9,3		
Cotxe	26.223	16,7	136.940	32,3	60.603	37,5	40.208	71,9	68.761	65,9	29.136	66,7	56.524	73,8
Moto	7.575	4,8	32.215	7,8	5.827	3,6	1.748	3,1	4.662	4,5	1.165	2,7	1.165	1,5
Velomotor	583	0,3	2.331	0,5	583	0,4	583	1,0						
Bici	1.165	0,6	583	0,1	1.165	0,7			1.165	1,1				
A peu	93.818	59,7	67.013	15,8	1.748	1,1	4.079	7,3	583	0,6				

Mitjà de transport 1994	Lloc on fa la compra no quotidiana													
	Al seu districte		Resta de la ciutat		Barcelona		A la seva zona		Resta de zones de l'AMB		Tot arreu		Catalunya	
	Ciutadans	Percentatge	Ciutadans	Percentatge	Ciutadans	Percentatge	Ciutadans	Percentatge	Ciutadans	Percentatge	Ciutadans	Percentatge	Ciutadans	Percentatge
AMB	844.217	100,0	1.040.895	100,0	357.700	100,0	57.508	100,0	33.355	100,0	1.150	100,0	41.405	100,0
No pertinent														
Bus	14.952	1,8	147.796	14,2	45.431	12,7	6.901	12,0	2.300	6,9			575	1,4
Metro	14.952	1,8	236.933	22,7	103.515	28,9	1.725	3,0	4.026	12,1				
Tren	575	0,1	10.927	1,0	60.384	16,9	575	1,0	575	1,7			1.725	4,2
Taxi	1.150	0,1	2.875	0,3	1.150	0,3								
Cotxe	21.278	2,5	142.045	13,6	125.367	35,0	26.454	46,0	21.278	63,8	1.150	100,0	39.105	94,4
Moto	5.176	0,6	40.255	3,9	8.051	2,3	1.150	2,0	575	1,7				
Velomotor			575	0,1										
A peu	786.134	93,1	459.489	44,2	13.802	3,9	20.703	36,0	4.601	13,8				

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

(taula 3). Com que, a més, la seva xarxa de transport públic és relativament escassa, els seus veïns fan ús del transport privat. No és, doncs, estrany que enregistrin percentatges baixos d'«únicament vianants».

– A les quatre ciutats grans es produeix l'efecte invers. En tenir més comerços, equipaments, serveis i xarxa de transports públics la població surt menys del municipi i utilitza menys el transport privat. Això explica, en part, que la proporció de persones que s'autodefineixen com «únicament vianants» o «més vianants que conductors» sigui més elevada.

D'altra banda, les característiques socio-demogràfiques dels que viuen a cada municipi complementarien la informació, ja que els grups de mobilitat estan estretament relacionats amb les característiques dels qui responen. Els municipis on la població és més gran, té rendes més baixes, menor grau de motorització i menor taxa d'ocupació, són els que registren major percentatge de les categories més vianants.

Aquesta variable és important en la percepció del model de ciutat (model vianants) i permet entendre el comportament força cívica que es dona en les «relacions» entre el ciutadà i la via pública.

Taula 4. Viatges per compres. AMB 1992

Lloc on fa les compres 1992	Quotidianes (percentatge)	Altres (percentatge)
Al seu municipi	95,6	85,9
En un municipi de la zona	1,6	3,6
A Barcelona	1,0	7,4
A la resta de l'AMB	1,4	2,2
Fora de l'AMB	0,4	0,9
TOTAL	100,0	100,0

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1992.

2.2. La mobilitat no obligada

Com s'ha exposat en la introducció, disposem de dades relatives a determinats aspectes de la mobilitat no obligada, i es pot dir que no són els viatges no obligats els que col·lapsen la via pública de l'entorn metropolità de Barcelona. Les dades així ho demostren tant en relació amb la mobilitat interterritorial com amb el mitjà de transport.

Taula 5. Viatges per compra quotidiana per zones i grups de municipis (en percentatge). AMB 1992

Lloc on fa les compres 1992	Compra en el seu municipi	Compra a la seva zona	Compra a Barcelona	Compra a la resta de l'AMB	Compra fora de l'AMB
Zones					
Llobregat Nord	93,5	3,0	2,0	1,5	0,0
Llobregat Sud	94,8	3,2	1,1	0,7	0,2
Vallès	87,7	0,5	1,8	2,7	7,3
Besòs	91,0	5,7	3,1	0,0	0,2
Barcelona	98,1	–	–	1,8	0,1
Grups de municipis					
Menys de 25.000 hab.	92,4	3,8	2,2	1,1	0,5
De 25.000-50.000 hab.	92,5	3,1	1,2	0,2	3,0
De 50.000-100.000 hab.	94,2	0,7	1,6	2,1	1,4
Santa Coloma de Gramenet	97,3	2,7	0,0	0,0	0,0
Badalona	86,5	8,6	4,6	0,0	0,3
L'Hospitalet	92,9	2,3	2,8	2,0	0,0
Barcelona	98,1	–	–	1,8	0,1
TOTAL AMB	95,6	1,6	1,0	1,4	0,4

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1992.

Taula 6. Viatges per altres compres per zones i grups de municipis (en percentatge). AMB 1992

Zones i grups de municipis 1992	Compra en el seu municipi	Compra a la seva zona	Compra a Barcelona	Compra a la resta de l'AMB	Compra fora de l'AMB
Zones					
Llobregat Nord	74,4	3,9	19,3	2,1	0,3
Llobregat Sud	74,8	5,1	18,8	1,1	2,2
Vallès	68,8	1,4	18,3	0,9	10,6
Besòs	69,7	17,7	12,3	0,0	0,3
Barcelona	96,2	–	–	3,2	0,6
Grups de municipis					
Menys de 25.000 hab.	63,0	26,5	9,4	9,4	0,6
De 25.000-50.000 hab.	64,8	7,6	23,8	23,8	2,8
De 50.000-100.000 hab.	77,1	2,1	17,3	17,3	2,1
Santa Coloma de Gramenet	60,7	29,1	10,2	0,0	0,0
Badalona	77,7	10,9	10,9	0,0	0,5
L'Hospitalet	82,6	3,7	12,9	0,4	0,4
Barcelona	96,2	–	–	3,2	0,6
TOTAL AMB	85,9	3,6	7,4	2,2	0,9

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1992.

Taula 7. Lloc on es fan les compres no quotidianes (en percentatge). AMB 1994

Zones i grups de municipis 1994	Total compra al seu municipi	Compra a Barcelona	Compra a a la seva zona	Compra a la resta de l'AMB	Total compra a l'AMB	Compra fora de l'AMB
Zones						
Llobregat Nord	55,05	40,20	3,03	1,43	99,71	0,29
Llobregat Sud	52,71	37,88	6,82	1,88	99,29	0,71
Vallès	39,61	34,65	0,99	0,99	76,24	23,76
Besòs	69,40	21,13	8,93	0,18	99,64	0,36
Barcelona	97,46	–	–	1,71	99,17	0,83
Grups de municipis						
Menys de 25.000 hab.	34,55	48,48	12,73	1,82	97,58	2,42
De 25.000-50.000 hab.	48,78	38,80	5,54	1,56	94,68	5,32
De 50.000-100.000 hab.	56,12	32,40	3,32	1,78	93,62	6,38
L'Hospitalet	57,56	39,79	1,59	0,79	99,73	0,27
Badalona	72,85	19,87	6,95	0,33	100,00	0
Santa Coloma de Gramenet	72,67	18,58	8,20	0,00	99,45	0,55
Barcelona	97,46	–	–	1,71	99,17	0,83
TOTAL AMB	79,30	15,06	2,43	1,43	98,22	1,78

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

Si es considera, a més, que gran part de la mobilitat per oci es realitza fora de la jornada laboral, quan la saturació de les vies que connecten el territori metropolità és mínima, aquest plantejament queda definitivament reforçat.

Considerem ara altres dades de l'enquesta de trànsit en relació amb la mobilitat no obligada.

Pel que fa als desplaçaments per compres (taula 4) l'any 1992 no tots els entrevistats anaven habitualment a comprar: el 12,1% afirmava no fer la compra quotidiana i el 2,8% no feia mai altres compres. Aquest darrer percentatge ha estat del 2,6% l'any 1994.

Els entrevistats que van a comprar, ho fan en el seu municipi, especialment quan es tracta de la compra quotidiana (taula 5). Les altres compres generen una mica més de mobilitat cap a altres municipis, i mantenen l'estructura de la mobilitat força estable durant els tres anys de l'estudi.

Quan es desagrega per zones i grups de municipis es comprova que les pautes de compra no són exactament iguals per a tots. La població de Barcelona és la que menys es desplaça cap a altres localitats per anar a comprar. A l'altre extrem se situen els municipis de la zona del Vallès (taules 6 i 7).

Taula 3. Compres que fa la població de l'AMB i la ciutat de Barcelona (en percentatge), 1992-1994

	1992	1993	1994
Zones			
Llobregat Nord	19,3	24,4	40,2
Llobregat Sud	18,8	24,6	37,9
Vallès	18,3	23,8	34,6
Besòs	12,3	13,1	21,1
Barcelona	96,2	95,8	97,5
TOTAL			
AMB sense Barcelona	17,2	21,2	30,7

Font: *Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona*, IEMB, 1994.

A més s'apunta la tendència, a tots els municipis excepte Barcelona, a comprar cada cop més en d'altres indrets, i especialment a la ciutat central (taula 8).

Pel que fa als fluxos origen-destinació per a les compres no quotidianes, el cas de Barcelona presenta una situació especialment complexa. Així, en estudiar la mobilitat que es produeix entre els diferents districtes de Barcelona, s'observa que la majoria de persones que compren a Barcelona però fora del seu districte van cap al centre, sobretot a Ciutat Vella. Això fa que el districte I absorbeixi el 44% del total de compradors barcelonins (taules 9 i 10).

Malgrat aquesta concentració en el centre de Barcelona, quan s'analitza la procedència dels compradors es comprova que a tots els districtes els millors clients dels comerços són els propis veïns. L'única excepció és, precisament, Ciutat Vella, on els veïns sols representen el 10,6% del total de clients.

En relació als mitjans de transport utilitzats en els desplaçaments per compres, l'any 1992, en analitzar aquesta qüestió, comentàvem: «Els desplaçaments per compra solen fer-se a peu: el 91,4% en la compra quotidiana; el 62,1% en les altres compres. La utilització del cotxe per anar a la compra quotidiana és molt baixa. (...) Les altres compres generen major utilització del cotxe».

Un any més tard, a l'informe de 1993, es constatava l'escassa variació registrada: «Els percentatges d'ús dels transports són quasi idèntics als de l'any passat».

L'any 1994 s'ha reduït el percentatge d'entrevistats que diuen anar a peu quan van de compres, però el que augmenta no són els viatges en cotxe, sinó els que es fan en transport públic (en metro i en autobús), resultat que es pot relacionar amb l'increment de les compres no quotidianes que es realitzen a la ciutat de Barcelona (taules 11 i 12).

Per zones i grups de municipis, els qui més van a comprar caminant són els veïns del Besòs i els de

Taula 9. Distribució dels compradors barcelonins segons el districte on realitzen les compres (en percentatge). Barcelona, 1994

1994	Compra										
Viu	Districte 1	Districte 2	Districte 3	Districte 4	Districte 5	Districte 6	Districte 7	Districte 8	Districte 9	Districte 10	Ciutat
Barcelona	44,1	11,4	6,4	4,1	2,4	3,8	5,8	6,4	5,0	5,6	5,1
<i>Districte on viu</i>											
Ciutat Vella	84,9	8,7	2,4	0,8			0,8				2,4
Eixample	54,8	36,4	1,1	1,9	0,5	0,8	0,3			0,3	4,0
Sants-Montjuïc	34,6	8,1	50,0	2,4	0,4					0,8	3,7
Les Corts	37,9	3,2	7,3	44,4							7,3
Sarrià-St. Gervasi	44,7	9,6	1,0	8,7	21,6	1,4	0,5				12,5
Gràcia	40,2	8,4	0,6	1,1	2,8	40,8	2,2	1,1		0,6	2,2
Horta-Guinardó	41,1	7,2	0,4	0,4	0,4	2,7	41,4	1,1	0,4		4,9
Nou Barris	33,1	1,9	0,4	0,4		0,4	4,5	51,9	3,0	0,4	4,2
St. Andreu	36,1	3,0	0,5	0,5			1,0	1,5	49,0	3,0	5,4
St. Martí	43,6	8,1	0,3	0,3			0,7		2,3	39,3	5,3

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

Taula 10. Distribució dels compradors barcelonins segons el districte on viuen (en percentatge). Barcelona, 1994

1994	Compra										
Viu	Districte 1	Districte 2	Districte 3	Districte 4	Districte 5	Districte 6	Districte 7	Districte 8	Districte 9	Districte 10	Ciutat
Barcelona	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>Districte on viu</i>											
Ciutat Vella	10,6	4,2	2,1	1,1			0,8				2,6
Eixample	20,4	52,5	2,7	7,5	3,7	3,4	0,8			0,8	13,0
Sants-Montjuïc	8,4	7,7	84,2	6,5	1,9					1,6	7,8
Les Corts	4,7	1,5	6,2	59,1							7,8
Sarrià-St. Gervasi	9,2	7,7	1,4	19,4	83,3	3,4	0,8				22,6
Gràcia	7,1	5,7	0,7	2,2	9,3	83,9	3,0	1,4		0,8	3,5
Horta-Guinardó	10,7	7,3	0,7	1,1	1,9	8,0	82,6	2,1	0,9		11,3
Nou Barris	8,7	1,9	0,7	1,1		1,1	9,1	94,5	7,0	0,8	8,7
St. Andreu	7,2	2,3	0,7	1,1			1,5	2,1	86,0	4,7	9,6
St. Martí	12,9	9,2	0,7	1,1			1,5		6,1	91,4	13,0

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

Taula 11. Mitja de transport que s'utilitza per anar a fer compres no quotidianes (en percentatge). AMB 1992-1994

	1992	1993	1994
A peu	62,1	61,8	54,1
En moto	1,4	1,5	2,3
En cotxe	15,2	16,9	15,9
En taxi	0,3	0,2	0,2
En tren	1,2	1,9	3,1
En metro	10,8	10,1	15,2
En bus	6,4	5,6	9,2
Més d'un transport públic	1,8	1,3	-
Combinació públic+privat	0,6	0,6	-
TOTAL	100,0	100,0	100,0

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

les ciutats grans, en especial els de Santa Coloma; els qui menys, els dels municipis petits i els del Vallès, que són també els qui més compren fora del seu municipi.

La proporció d'entrevistats que utilitzen el vehicle privat per anar a fer compres no quotidianes depèn també de les característiques personals. Així, es comprova com augmenta l'ús del cotxe en la mesura que els entrevistats s'han considerat més conductors. La comparació dels tres anys sembla indicar que les pautes d'ús del cotxe tendeixen a polaritzar-se: els més conductors utilitzen cada cop més el cotxe, mentre que els més vianants redueixen una mica els desplaçaments a peu, però incrementen l'ús que fan dels transports col·lectius (taula 13).

Taula 12. Mitja de transport utilitzat per anar a comprar, segons àmbit territorial (en percentatge). AMB 1994

	A peu	Moto	Bus	Metro	Tren	Cotxe	Taxi	TOTAL
Zones								
Llobregat Nord	56,40	1,45	5,38	19,04	3,49	13,95	0,15	100,00
Llobregat Sud	50,12	0,71	6,82	1,88	10,12	30,12	0,24	100,00
Vallès	37,13	0,50	4,46	-	14,85	43,07	-	100,00
Besòs	58,97	1,10	9,16	10,26	2,38	18,13	-	100,00
Barcelona	54,42	3,38	11,16	19,03	0,88	10,81	0,31	100,00
Grups de municipis								
Menys de 25.000 hab.	33,74	-	9,82	1,23	15,34	39,88	-	100,00
De 25.000-50.000 hab.	46,56	0,67	10,20	4,43	10,20	27,49	0,22	100,00
De 50.000-100.000 hab.	54,48	0,77	3,84	7,42	7,16	26,34	-	100,00
L'Hospitalet	59,79	2,14	2,41	25,74	0,80	8,85	0,27	100,00
Badalona	56,48	1,33	10,96	7,31	2,66	21,26	-	100,00
Santa Coloma de Gramenet	69,78	1,10	3,30	14,29	-	11,54	-	100,00
Barcelona	54,42	3,38	11,16	19,03	0,88	10,81	0,31	100,00
TOTAL	54,06	2,34	9,16	15,18	3,14	15,86	0,22	100,00

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

Taula 13. Percentatge d'entrevistats que van a comprar a peu i en cotxe, segons grup de mobilitat. AMB 1992-1994

Grups de mobilitat	1992		1993		1994	
	A peu	En cotxe	A peu	En cotxe	A peu	En cotxe
Únicament vianant	68,0	6,6	69,0	7,4	62,7	5,7
Més vianant que conductor	60,7	17,0	62,9	15,8	54,1	11,6
Tan vianant com conductor	54,7	25,3	58,9	23,7	47,6	24,7
Més conductor que vianant	50,3	33,0	41,5	40,2	34,7	42,2
Únicament conductor	61,1	22,2	38,3	42,2	35,9	43,6
TOTAL	62,1	15,2	61,8	16,9	54,1	15,9

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

Els grups que més utilitzen el cotxe quan van de compres són:

- Els homes (20,1%).
- Els de 25 a 44 anys (23%).
- Els ocupats (23,4%).
- Els de rendes altes i molt altes (25% i 28,2%).

2.3.Els desplaçaments al centre de Barcelona

Si l'any 1993 es va comprovar que s'havia enregis-trat un fort increment tant dels viatges que es feien

Taula 14. Viatges al centre de Barcelona (en percentatge). AMB 1992-1994

Viatges al mes	1992	1993	1994
No hi va mai	30,6	19,4	25,6
Menys de 6 vegades	46,2	62,0	40,5
De 6 a 10 vegades	11,7	13,7	15,4
Més de 10 vegades	11,5	4,9	18,5
TOTAL	100,0	100,0	100,0

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

Taula 15. Nombre de viatges al centre de Barcelona, segons zona i grup de municipis (en percentatge). AMB 1994

	No hi va mai	Mitjana total*
Zones		
Llobregat Nord	27,77	6,27
Llobregat Sud	32,49	5,94
Vallès	33,33	5,75
Besòs	35,10	4,86
Barcelona	20,60	7,43
Grups de municipis		
Menys de 25.000 hab.	33,33	4,78
De 25.000-50.000 hab.	31,97	5,83
De 50.000-100.000 hab.	31,44	5,71
L'Hospitalet	25,52	7,32
Badalona	34,62	4,47
Santa Coloma de Gramenet	37,04	5,14
Barcelona	20,60	7,43
TOTAL	25,57	6,66

* Mitjana sobre el total d'entrevistats de la zona que recull les vegades/mes que es va al centre.
Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

al centre com del nombre de persones que hi anaven, aquest any veiem que els viatges han continuat augmentant, però que, alhora, s'ha reduït el nombre de veïns que s'hi desplacen.

La mitjana mensual de viatges que la població de l'AMB fa al centre de Barcelona ha passat de 6,1 a 6,7; però, en canvi, el percentatge dels qui han afirmat que en el darrer mes no hi havien anat cap vegada ha augmentat més de sis punts (taula 14).

Evidentment, els percentatges varien de forma notable segons el municipi on es viu, però l'atracció del centre barceloní queda palesa en tots els casos (taula 15).

La diferent utilització del centre de Barcelona està relacionada amb la localització geogràfica dels municipis i les característiques dels veïns que hi viuen.

L'any 1994 hi ha informació relacionada amb els motius que determinen els desplaçaments al centre de Barcelona (taula 16). La majoria dels des-

Taula 16. Viatges al centre de Barcelona segons motiu. AMB 1994

Viatges al mes	Absoluts	Percentatge
Per treball	11.734	41,29
Per compres	6.187	21,77
Per oci	8.064	28,38
Per família	2.432	8,56
TOTAL	28.417	100,00

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

Taula 17. Proporció d'entrevistats que van al centre de Barcelona segons motiu i en percentatge. AMB 1994

Motiu del viatge	Es desplaça	No es desplaça
Per treball	16,0	84,0
Per compres	53,3	46,7
Per oci	49,3	50,7
Per família	16,6	83,4

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

plaçaments que es fan per motius laborals corresponen a entrevistats que tenen la seva ocupació al centre de Barcelona.

Quan el que s'analitza és el nombre de persones que es desplaça per cada un dels motius, el panorama canvia: els comerços i el lleure són, amb diferència, els que més atracció generen (taula 17).

El nombre mitjà de viatges que mensualment es realitzen al centre de Barcelona (taula 18) és molt més homogeni quan es fan per motiu de treball (mobilitat obligada) que quan són per qualsevol dels altres motius considerats (no obligada).

La majoria dels viatges al centre de Barcelona es fan en transport públic –metro o autobús–, però la

utilització d'un o altre mitjà està relacionada amb el motiu del viatge: a comprar s'hi va bàsicament en metro; per anar a treballar i, sobretot, per motius familiars o d'oci s'utilitza més el cotxe (taula 19).

Les diferents pautes de comportament estan probablement lligades als horaris en els quals es fa cadascuna de les activitats: a comprar, s'hi va durant el dia, quan els transports públics funcionen i el trànsit és més difícil. En canvi, els viatges per oci o per raons familiars es fan en hores i/o dies en els quals el trànsit és menys dens i el transport públic més restringit.

Els mitjans de transport que la població de l'àrea utilitza per anar al centre de Barcelona varien notablement segons els àmbits territorials, depenent

Taula 18. Desplaçaments al centre de Barcelona, segons territori (en percentatge). AMB 1994

		Treball	Compres	Oci	Família	Mitjana
Total entrevistats		2,75	1,45	1,89	0,57	6,66
Zones	Llobregat Nord	2,58	1,35	1,67	0,67	6,27
	Llobregat Sud	2,93	0,99	1,46	0,56	5,94
	Vallès	2,86	1,01	1,28	0,60	5,75
	Besòs	2,23	0,90	1,32	0,41	4,86
Grups de municipis	Menys de 25.000 hab.	2,31	1,05	1,06	0,36	4,78
	De 25.000-50.000 hab.	2,91	1,13	1,18	0,61	5,83
	De 50.000-100.000 hab.	2,53	1,02	1,71	0,45	5,71
	L'Hospitalet	3,09	1,46	1,92	0,85	7,32
	Badalona	1,70	0,99	1,26	0,52	4,47
	Santa Coloma	2,60	0,69	1,53	0,32	5,14
	Barcelona	2,89	1,73	2,23	0,58	7,43

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

Taula 19. Mitjà utilitzat per anar al centre de Barcelona, segons objecte del viatge (en percentatge). AMB 1994

Mitjà de transport	Treball	Compres	Oci	Família
A peu	5,3	9,8	5,3	5,4
Bus	17,2	17,3	11,3	15,8
Metro	29,0	37,9	29,9	26,6
Tren	5,3	7,7	4,3	4,6
Taxi	0,6	0,7	2,5	1,6
Cotxe	32,6	22,2	41,0	42,5
Moto	7,7	3,6	4,6	2,1
Bicicleta	0,4	0,0	0,0	0,0
Altres	1,8	0,7	1,1	1,4

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

Taula 20. Mitjà utilitzat per anar al centre de Barcelona, segons zona i àmbits territorials (en percentatge). AMB 1994

	A peu	Transport públic	Cotxe	Moto/ bicicleta	Altres
<i>Compres</i>					
<i>Zona on viu</i>					
Llobregat Nord	0,27	70,13	26,40	2,93	0,27
Llobregat Sud	0,50	51,24	46,77	0,50	1,00
Vallès		53,77	45,16	1,08	
Besòs	0,47	62,00	35,21	1,41	0,94
Barcelona	15,81	63,47	14,01	4,69	1,68
<i>Municipi on viu</i>					
Menys de 25.000 hab.	1,11	46,66	50,00		2,22
De 25.000-50.000 hab.		57,02	41,67	1,32	
De 50.000-100.000 hab.		57,29	41,01	0,56	1,12
L'Hospitalet	0,50	79,21	15,84	4,46	
Badalona	0,78	69,69	37,21	1,55	0,78
Santa Coloma de Gramenet		67,27	30,91	1,82	
Barcelona	15,81	63,47	14,01	4,69	1,66
<i>Oci</i>					
<i>Zona on viu</i>					
Llobregat Nord		48,41	46,82	2,87	1,92
Llobregat Sud		28,65	69,66	0,56	1,12
Vallès		33,73	65,06	1,20	
Besòs	0,44	47,37	49,12	1,75	0,88
Barcelona	8,59	47,52	32,66	6,35	4,18
<i>Municipi on viu</i>					
Menys de 25.000 hab.		25,35	73,13		1,49
De 25.000-50.000 hab.		31,82	67,61	0,57	
De 50.000-100.000 hab.		33,89	63,84	1,13	1,13
L'Hospitalet		61,54	30,77	4,40	3,30
Badalona	0,79	41,27	55,56	1,59	
Santa Coloma de Gramenet		56,00	40,00	2,67	1,33
Barcelona	8,59	47,52	32,66	6,35	4,18
<i>Família</i>					
<i>Zona on viu</i>					
Llobregat Nord	0,67	56,38	41,61		0,67
Llobregat Sud		32,26	64,52	1,61	1,61
Vallès		26,83	73,17		
Besòs		29,76	67,86	1,19	1,19
Barcelona	10,11	51,92	29,78	3,55	4,10
<i>Municipi on viu</i>					
Menys de 25.000 hab.		29,41	64,71		5,88
De 25.000-50.000 hab.		34,15	64,63	1,22	
De 50.000-100.000 hab.		37,28	61,02		1,69
L'Hospitalet	1,01	64,65	33,33		
Badalona		25,46	70,91	1,82	1,82
Santa Coloma de Gramenet		29,17	70,83		
Barcelona	10,11	51,92	29,78	3,55	4,10

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

dels tres elements ja apuntats: proximitat, xarxa de transport i característiques de les respectives poblacions (taula 20).

L'aparició d'elements de nova centralitat, en un sentit potenciador (IMAX i resta d'actuacions al Port Vell) del centre de Barcelona o de creació de nous centres metropolitans (Illa Diagonal, Eroski a Cornellà i d'altres en procés de posada en funcionament) o no metropolitans (Eix Macià a Sabadell, per exemple) pot canviar a mig termini la mobilitat no obligada, incidint a partir de la creació de nous treballs en la mobilitat obligada.

Les noves infraestructures viàries anunciades (autopista Llobregat, Quart Cinturó, potes nord i sud) ampliaran la capacitat d'interacció pel que fa a la mobilitat a un territori força més ampli que el de l'actual àrea metropolitana i que afectarà aproximadament el 70% de la població de Catalunya.

3. Les avaluacions d'altres qüestions relacionades amb el trànsit i la via pública

Entre els diversos condicionants de la mobilitat no obligada podem considerar tots aquells

factors que potencien o dificulten l'ús de la via pública.

És per això que es recullen les avaluacions que els ciutadans de l'àrea metropolitana de Barcelona han donat durant els tres anys que se'ls ha demanat un seguit de qüestions relacionades amb el trànsit.

Així, les zones per a vianants o les zones verdes, perquè són espais reservats per a usos comercials o lúdics, afecten la mobilitat no obligada, com s'exposava a l'acabament del punt anterior.

L'equipament urbà, en general, també condiciona aquesta mobilitat aportant elements de seguretat (semàfors) o de qualitat de vida (mobiliari urbà, contenidors de deixalles).

Els aparcaments, en la seva doble i contradictòria funció, quan a potenciadors de l'ús del vehicle privat cap a aquelles zones on n'hi ha molts, o de limitadors d'un ús indiscriminat d'aquest tipus de transport quan actuen com a dissuasius, en origen bàsicament, han estat un dels dèficit tradicionals de molts indrets de l'àrea metropolitana.

Taula 21. Avaluació* de la quantitat de zones verdes, espais i zones per als vianants, per àmbits territorials. AMB 1993-1994

Àmbits territorials	Espai vianants				Barri zones per a vianants		Barri zones verdes	
	1994		1993		1994	1993	1994	1993
	Barri	Ciutat	Barri	Ciutat				
Zones								
Llobregat Nord	5,47	5,76	5,57	5,85	5,07	5,26	4,99	5,04
Llobregat Sud	5,75	5,74	6,24	6,24	4,99	5,17	5,05	5,42
Vallès	5,31	5,55	5,87	6,05	4,62	5,10	5,29	5,14
Besòs	5,11	5,47	5,35	5,57	4,68	4,93	4,32	4,23
Barcelona	5,46	5,82	5,98	6,21	4,70	5,25	5,02	5,33
Grups de municipis								
Menys de 25.000 hab.	5,62	5,74	6,66	6,71	4,72	5,38	5,11	5,75
De 25.000-50.000 hab.	5,65	5,74	5,88	6,03	4,86	4,92	4,87	4,94
De 50.000-100.000 hab.	5,69	5,88	5,93	6,04	5,16	5,53	5,31	5,33
L'Hospitalet	5,08	5,40	5,44	5,72	4,92	5,22	4,94	4,94
Badalona	5,44	5,86	5,46	5,71	4,86	4,98	4,33	4,14
Santa Coloma de Gramenet	4,63	5,01	4,81	5,02	4,46	4,57	4,14	4,24
Barcelona	5,46	5,82	5,98	6,21	4,70	5,25	5,02	5,33
TOTAL AMB	5,44	5,74	5,85	6,06	4,78	5,19	4,94	5,14

*Avaluació d'1 a 9.
Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

S'exposen les avaluacions relatives a altres qüestions tradicionalment problemàtiques com els embussaments i l'aparcament sobre les voreres, la qual cosa va ser un element important en les propostes de tancament de determinades zones al trànsit (zones de prioritat invertida).

Acaba l'article amb dades sobre les rondes, com a infraestructures bàsiques per a la mobilitat de l'àrea.

3.1. Les zones per a vianants, l'espai per a vianants i les zones verdes

Les puntuacions dels ciutadans referides a aquests espais han baixat lleugerament en relació amb els anys 1992-1993. La davallada possiblement s'explica pel contrast entre l'any olímpic, durant el qual els ciutadans van sentir-se protagonistes com a usuaris del carrer, i el moment actual de retorn a la «normalitat». També poden indicar la manca de noves realitzacions en aquests aspectes.

Quan les opinions sobre la quantitat de zones i espais per a vianants i zones verdes s'analitzen per àmbits territorials apareixen diferències entre elles (taula 21).

3.2. El mobiliari urbà, els contenidors i els semàfors

Als ciutadans de l'AMB els sembla del tot suficient la quantitat de mobiliari, semàfors i contenidors que hi ha als seus barris i ciutats. I, a més, això és així a tots els àmbits territorials, excepte a la zona de Llobregat Sud i als municipis més petits, on els semàfors obtenen menys de cinc punts. Les avaluacions, en general, han millorat cada any (taula 22).

3.3. Els aparcaments

Segons els entrevistats, ja no es pot parlar de dèficit absolut d'aparcaments ni a escala de ciutat, ni a escala de barri. A tots els àmbits territorials se superen àmpliament els cinc punts, i les avaluacions els darrers tres anys han pujat ente un 20% i un 25%. Malgrat això, la qüestió de què fer amb el vehicle tant a casa com a la feina és l'assignatura pendent de l'organització del trànsit metropolità (taula 23).

3.4. El transport públic

La realitat metropolitana del transport públic és força desequilibrada quant a les modalitats. Això

Taula 22. Avaluació * dels semàfors, mobiliari urbà i contenidors, per àmbits territorials. AMB 1994

Àmbits territorials	Semàfors		Mobiliari urbà		Contenidors	
	Barri	Ciutat	Barri	Ciutat	Barri	Ciutat
Zones						
Llobregat Nord	6,40	7,21	6,38	6,73	7,02	7,19
Llobregat Sud	4,83	6,08	5,94	6,38	7,19	7,33
Vallès	5,67	6,49	5,75	6,39	6,59	6,94
Besòs	6,49	7,18	5,65	6,32	6,83	7,05
Barcelona	6,86	7,50	6,20	6,77	6,75	7,14
Grups de municipis						
Menys de 25.000 hab.	4,95	6,11	5,97	6,31	7,07	7,25
De 25.000-50.000 hab.	5,50	6,63	5,97	6,57	6,77	7,08
De 50.000-100.000 hab.	5,84	6,56	5,99	6,37	7,15	7,33
L'Hospitalet	6,45	7,26	6,49	6,81	7,19	7,22
Badalona	6,59	7,35	5,48	6,36	6,68	6,95
Santa Coloma de Gramenet	6,49	7,14	5,93	6,26	6,88	7,07
Barcelona	6,86	7,50	6,20	6,77	6,75	7,14
TOTAL AMB	6,47	7,21	6,11	6,64	6,84	7,15

*Avaluació d'1 a 9.
Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

Taula 23. Avaluació* de la quantitat d'aparcaments que hi ha a la ciutat i al barri, per àmbits territorials. AMB 1992-1994

Àmbit territorial	1992		1993		1994	
	Barri	Ciutat	Barri	Ciutat	Barri	Ciutat
Zones						
Llobregat Nord	4,1	5,1	5,15	5,70	5,59	6,12
Llobregat Sud	4,2	4,9	5,06	5,48	5,02	5,62
Vallès	4,1	4,9	4,56	5,21	5,21	5,60
Besòs	4,5	5,1	4,93	5,73	5,46	6,14
Barcelona	4,3	5,1	4,93	5,85	5,52	6,42
Grups de municipis						
Menys de 25.000 hab.	4,6	5,0	5,51	5,63	5,56	5,99
De 25.000-50.000 hab.	4,4	5,1	5,22	5,91	5,25	5,80
De 50.000-100.000 hab.	4,4	5,1	4,87	5,20	5,41	5,92
L'Hospitalet	3,5	5,0	4,80	5,58	5,31	5,86
Badalona	4,4	5,1	4,45	5,41	5,23	6,11
Santa Coloma de Gramenet	4,5	4,7	5,58	6,03	5,87	6,24
Barcelona	4,3	5,1	4,93	5,86	5,52	6,42
TOTAL AMB	4,3	5,0	4,96	5,74	5,46	6,21

*Avaluació d'1 a 9.

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

Taula 24. Avaluació* de la quantitat de transport públic del barri, per àmbits territorials. AMB 1993-1994

Àmbit territorial	Avaluació 1994			Avaluació 1993		
	Quantitat d'autobusos	Quantitat de metro	Quantitat de ferrocarrils	Quantitat d'autobusos	Quantitat de metro	Quantitat de ferrocarrils
Zones						
Llobregat Nord	6,36	6,16	5,31	5,62	6,13	5,20
Llobregat Sud	6,00	1,04	5,97	5,52	1,13	5,73
Vallès	6,40	1,18	6,22	5,31	1,15	5,64
Besòs	6,87	5,97	3,42	5,68	5,22	2,83
Barcelona	7,32	6,98	4,72	6,98	6,88	4,69
Grups de municipis						
Menys de 25.000 hab.	5,76	1,09	5,57	4,64	1,11	5,87
De 25.000-50.000 hab.	5,95	2,14	5,34	4,85	2,00	4,70
De 50.000-100.000 hab.	6,65	3,31	6,12	6,11	3,21	5,96
L'Hospitalet	6,46	7,74	5,53	6,12	7,55	5,49
Badalona	6,81	5,43	3,92	5,50	4,63	3,29
Santa Coloma de Gramenet	7,09	7,14	1,89	6,11	6,31	1,16
Barcelona	7,32	6,98	4,72	6,98	6,88	4,69
TOTAL AMB	6,93	5,92	4,85	6,35	5,78	4,70

*Avaluació d'1 a 9.

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

Taula 25. Avaluació* dels problemes d'embussament al barri i a la ciutat, per àmbits territorials. AMB 1992-1994

Àmbit territorial	Embussaments					
	1992		1993		1994	
	Barri	Ciutat	Barri	Ciutat	Barri	Ciutat
Zones						
Llobregat Nord	4,6	6,3	4,59	6,02	3,65	5,57
Llobregat Sud	3,8	5,5	3,93	5,75	2,79	4,39
Vallès	3,4	5,5	3,43	5,68	2,78	4,12
Besòs	5,3	7,0	4,26	6,45	3,65	5,53
Barcelona	5,8	7,4	4,84	6,86	4,50	6,79
Grups de municipis						
Menys de 25.000 hab.	3,6	5,2	3,69	5,39	2,57	4,06
De 25.000-50.000 hab.	3,7	5,6	3,73	5,95	2,79	4,48
De 50.000-100.000 hab.	3,6	5,4	4,08	5,45	3,06	4,66
L'Hospitalet	5,3	7,1	4,86	6,36	4,11	6,06
Badalona	5,0	7,3	4,01	6,80	3,63	6,12
Santa Coloma de Gramenet	6,4	7,0	5,11	6,43	4,16	5,24
Barcelona	5,8	7,4	4,89	6,86	4,50	6,79
TOTAL AMB	5,2	6,1	4,56	6,48	3,98	6,04

*Avaluació d'1 a 9.

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

Taula 26. Avaluació* de la quantitat de cotxes sobre les voreres del barri i de la ciutat, per àmbits territorials. AMB 1992-1994

Àmbit territorial	Cotxes sobre les voreres					
	1992		1993		1994	
	Barri	Ciutat	Barri	Ciutat	Barri	Ciutat
Zones						
Llobregat Nord	5,5	5,9	6,16	6,61	5,90	6,61
Llobregat Sud	4,2	5,4	4,73	5,84	4,13	5,26
Vallès	4,3	5,3	5,28	6,52	4,31	5,04
Besòs	5,8	6,7	5,81	6,53	5,40	6,20
Barcelona	5,2	6,2	5,51	6,36	5,36	6,66
Grups de municipis						
Menys de 25.000 hab.	4,3	5,5	4,31	5,21	3,68	4,68
De 25.000-50.000 hab.	4,2	5,3	4,86	6,16	4,27	5,41
De 50.000-100.000 hab.	4,9	5,6	5,71	6,26	4,84	5,66
L'Hospitalet	5,8	6,0	6,54	6,90	6,64	7,14
Badalona	5,6	6,7	5,64	6,83	5,53	6,47
Santa Coloma de Gramenet	6,8	7,2	6,55	6,68	5,84	6,35
Barcelona	5,2	6,2	5,51	6,36	5,36	6,66
TOTAL AMB	5,2	6,1	5,56	6,38	5,28	6,37

*Avaluació d'1 a 9.

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

no obsta perquè apareguin reflectits els esforços que s'han fet els darrers temps en la millora i aprofitament de la xarxa. També apareix el paper de metropolità que té avui el tren (FFCC o Renfe) a la zona del Vallès Occidental (taula 24).

3.5. Els embussaments

Tant a escala de ciutat com de barri els embussaments s'han reduït. Això no obstant, a la ciutat es continua considerant que existeixen. Novament, com passava els anys anteriors, la contraposició de les dues puntuacions (la referida al barri i la de la ciutat) fa pensar que els problemes viaris es donen sobretot a la xarxa bàsica dels municipis grans, ja que sols en els districtes més centrícs d'aquests els embussaments al barri són avaluats per sobre dels cinc punts (taula 25).

3.6. Els cotxes sobre les voreres

Els cotxes sobre les voreres constitueixen avui el principal problema plantejat als barris en relació amb

Taula 27. Avaluació* de la idea de limitar la circulació en algunes zones centríques de Barcelona i del seu municipi, per àmbits territorials. AMB 1994

Àmbit territorial	A Barcelona	Al seu municipi
Zones		
Llobregat Nord	6,94	5,42
Llobregat Sud	6,81	5,05
Vallès	6,78	4,55
Besòs	6,96	5,67
Barcelona	6,74	4,65 (barri)
Grups de municipis		
Menys de 25.000 hab.	6,89	4,30
De 25.000-50.000 hab.	6,85	4,85
De 50.000-100.000 hab.	6,79	4,99
L'Hospitalet	7,01	5,97
Badalona	7,12	5,99
Santa Coloma de Gramenet	6,69	5,56
Barcelona	6,74	4,65 (barri)
TOTAL AMB	6,81	4,95

*Avaluació d'1 a 9.
Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

el trànsit. A escala de ciutat, les puntuacions generalment són més elevades que a escala de barri.

Tanmateix, hi ha fortes diferències entre els diversos municipis. En alguns no hi ha problemes; en d'altres se superen àmpliament els cinc punts. La desagregació territorial permet comprovar-ho (taula 26).

3.7. Els espais de prioritat invertida

Tots els àmbits territorials puntuen millor la idea de limitar el trànsit al centre de Barcelona que fer-ho al centre del seu municipi (taula 27). En relació amb el darrer, «aproven la idea» els de les zones de Llobregat Nord i Sud i els del Besòs. A les grans ciutats també se superen els cinc punts excepte a Barcelona, però en aquest cas els entre-vistats no es referien a la ciutat, sinó al seu barri.

3.8. L'ús de les rondes

En els diferents àmbits territorials s'observen dife-rències importants que estan molt relacionades amb la ubicació de cada un d'ells i amb les carac-terístiques dels veïnats (taula 28):

- Els qui més utilitzen la Ronda de Dalt són, a part dels de Barcelona, els del Vallès, i els qui menys els de Llobregat Sud. La mitjana més alta de viatges, en canvi, l'enregistren els veïns de Llobregat Nord.
- La Ronda Litoral és més utilitzada pels del Besòs, que són també els qui hi fan un nombre més alt de viatges.

Amb els grups de mobilitat succeeix el mateix: els «únicament vianants» hi passen de mitjana 3,49 vegades cada mes, mentre que les categories més conductores superen les 19 vegades.

4. Uns comentaris finals

Els elements condicionants de la mobilitat obligada i no obligada poden ser classificats entre bàsics i secundaris.

Així entre els condicionants bàsics de la mobilitat obligada s'hi troben: l'accessibilitat, la distància, el prestigi/professió i l'ús continuat del vehicle; entre els secundaris hi ha el cost (econòmic, temporal), la saturació i els horaris. Aquests condicionants són fonamentals en la decisió sobre el mitjà de transport que s'utilitza.

Pel que fa al mobilitat no obligada els condicionants són:

- Centralitat (equipament comercial, modernitat). En aquest camp destaquen: Centre de Barcelona, Eix Macià (Sabadell), Eroski (Cornellà), Baricentro, i l'Illa Diagonal.
- Model de ciutat (prioritats quant a la mobilitat).

Quadre 28. Utilització de les rondes viàries principals dels ciutadans personals dels entorns urbans i periurbans, AMB 1994

	Utilització de la Ronda de Dalt				
	Mai	Poc	Freqüentment	Molt	Mitjana viatges
Zones					
Llobregat Nord	39,27	30,29	20,62	9,82	5,26
Llobregat Sud	43,48	36,61	15,79	4,12	2,89
Vallès	33,81	38,10	21,43	6,67	4,45
Besòs	39,86	33,16	19,40	7,58	4,14
Barcelona	33,97	32,26	25,34	8,42	4,60
Grups de municipis					
Menys de 25.000 hab.	48,21	29,17	13,69	8,93	3,76
De 25.000-50.000 hab.	36,70	39,70	17,81	5,79	4,03
De 50.000-100.000 hab.	34,90	34,16	23,27	7,67	4,33
L'Hospitalet	43,56	28,87	18,81	8,76	5,07
Badalona	40,71	31,09	20,83	7,37	4,22
Santa Coloma de Gramenet	41,27	33,33	17,46	7,94	3,99
Barcelona	33,97	32,26	25,34	8,42	4,60

	Utilització de la Ronda Litoral				
	Mai	Poc	Freqüentment	Molt	Mitjana viatges
Zones					
Llobregat Nord	47,83	28,89	17,25	6,03	3,40
Llobregat Sud	40,05	37,53	18,54	3,89	3,19
Vallès	41,90	35,71	17,14	5,24	3,50
Besòs	39,68	32,45	22,75	5,11	3,68
Barcelona	41,67	33,97	18,72	5,64	3,45
Grups de municipis					
Menys de 25.000 hab.	48,81	30,36	13,69	7,14	3,29
De 25.000-50.000 hab.	41,63	36,91	16,09	5,36	3,32
De 50.000-100.000 hab.	36,88	33,91	24,75	4,46	3,93
L'Hospitalet	50,77	28,09	15,98	5,15	3,09
Badalona	38,14	35,58	21,47	4,81	3,58
Santa Coloma de Gramenet	46,56	25,93	22,22	5,29	3,38
Barcelona	41,67	33,97	18,72	5,64	3,45

Font: Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, IEMB, 1994.

- Característiques socio-econòmiques (edat, estructura familiar, sexe, elements culturals).
- Ús del temps lliure (pràctica esportiva, oci, gastronomia).
- Modes (Barcelona postolímpica).
- Relacions familiars i d'amistat (barri d'origen, lloc de residència de pares/fills).

Per acabar cal tenir en compte la relació ambivalent entre infraestructures i modalitat de transport (la teoria «gasosa»): les infraestructures viàries i els modes de transport són vasos comunicants que es relacionen a través de la qualitat en la mobilitat. Més infraestructures generen més mobilitat, la qual cosa porta a un major ús del vehicle privat, de manera que a curt termini s'arriba de nou a la situació inicial pròxima al col·lapse. En aquest moment, si no hi ha noves dotacions d'infraestructures es tendeix a un major ús del transport públic que millora la mobilitat.

Aquest procés és cíclic, però amb una tendència perillosa, ja que el territori és limitat i la dotació de

noves infraestructures pot atentar perillosament contra la qualitat de vida dels ciutadans de la conurbació barcelonina.

Bibliografia

Alabart, A.; Aragay, J.M.; Sabaté, J. (1992); *Enquesta de trànsit 1992*, Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona/Ajuntament de Barcelona/Entitat Metropolitana del Transport.

Alabart, A.; Aragay, J.M.; Sabaté, J. (1993); *Enquesta de trànsit 1993*, Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona/Ajuntament de Barcelona/Entitat Metropolitana del Transport.

Alabart, A.; Aragay, J.M.; Sabaté, J. (1994); *Enquesta de trànsit 1994*, Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona/Ajuntament de Barcelona/Entitat Metropolitana del Transport.

Alabart, A.; Aragay, J.M.; Sabaté, J. (1994); *El pols de la ciutat de Barcelona*, Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona/Ajuntament de Barcelona.